

600,000.—40 000,000 francs) : Brandon, \$5,218,838 (15,594,190 francs).

North-Bay, Sudbury, Fort-William, Portage-du-Rat, Kéwatin, Deloraine, Medicine Hat, Régina, Dunmore, Mâchoire-d'Original, Edmononton, Prince-Albert et une longue listes d'autres villes ont des cotisations variant entre \$125,000. et \$500,000 (625,000 à 2,500,000 frs.). D'un autre côté, Kamloops, Yale, Port-Moody, Nelson et une dizaine d'autres villes dans la Colombie Britannique portent ces chiffres à des millions.

Des 38 banques constituées du Canada (qui avec leurs succursales forment 516 institutions pas moins de 10 avaient des succursales à Winnipeg, 3 à Brandon, Calgary, Edmononton, Vancouver, New-Westminster, et 2 dans 15 ou 20 autres endroits, à part les banques privées. On a jugé nécessaire d'établir à Winnipeg une bourse de marchands qui est la cinquième en Canada et dont les affaires dans les premiers six mois ont atteint une

somme de \$4,974,267 (24,871,135 frs.). Il est à noter ici que les transactions des cinq bourses de marchands placées à Montréal, Toronto, Halifax, Hamilton et Winnipeg se chiffraient pour l'année 1895 à \$981,137,563 (4,905,687,815 francs).

Jusqu'à juin 1894, la superficie totale du terrain arpenté pour le compte du gouvernement fédéral en vue de la colonisation dans le Manitoba, les territoires et la Colombie-Britannique, s'est élevée au chiffre de 77,839,695 acres (31,498,922 hectares) qui divisé en fermes de 160 acres (64,746 hectares) chacune, donnerait une moyenne de 486,494 fermes. Il y a par conséquent une vaste étendue de terrain agricole prête à la colonisation.

Sur le parcours de la ligne-mère du chemin de fer Pacifique Canadien entre Ottawa et Vancouver, il y a 206 stations dont la population résidente est due presque exclusivement à la construction de cette ligne. A plusieurs endroits le long de l'immense parcours se sont établies plusieurs industries importantes dans les mines, les produits agricoles, industriels et le bois marchand.

Il ne faut toutefois pas oublier que ces stations pour la plupart ne servent que de gares d'arrêt, à l'exception de quelques endroits où ces gares desservent les colonies voisines agricoles ou minières, mais en même temps, dans toutes les villes d'une importance plus considérable on y rencontre un haut degré de confort moderne. On y trouve les

tramways électriques, de bonnes chaussées, de grands édifices publics, de l'approvisionnement d'eau par aqueduc, de magnifiques hôtelleries, des magasins bien fournis, et des demeures privées bien bâties, des églises, des écoles et des théâtres, ce qui place ces villes de la prairie et du littoral dans un état de progrès dont on n'a pas l'idée dans les villes de l'ancien monde possédant le triple de leur population.

En s'appuyant sur des centaines de rapports relatifs à des endroits à l'ouest d'Ottawa, on arrive à déterminer que mettant de côté les villes dont l'existence était établie avant la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien, et sans y comprendre la valeur des terrains en culture, la valeur immobilière des nouvelles villes, le long du parcours de la ligne, a dépassé \$100,000,000 (500,000,000 francs).

La valeur progressive fixée par la cotisation de ces propriétés immobilières, qui n'avaient aucune valeur en 1880 mais en ont acquis depuis la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien, est de quatre fois plus élevée que la somme dépensée par le pays pour ces travaux.

Il serait difficile de produire des données plus convaincantes des résultats heureux de la politique des chemins de fer de ce pays qu'en mentionnant le simple fait que l'on peut aujourd'hui faire le trajet par voie ferrée entre Halifax, sur l'océan Atlantique, et Vancouver, sur l'océan Pacifique, soit une distance de 3,661 milles, 5,892 kilomètres en 5½ jours, pour la somme de \$53.50 (267.50 francs) ; tandis qu'à partir de Montréal, terminus de la navigation d'été jusqu'à Vancouver, la durée du voyage serait d'un peu plus de quatre jours, et les frais de passage \$42 (210 francs). La durée du voyage est calculée sur le temps moyen et comporte nombre d'arrêts. Il ne faut pas oublier que dans une circonstance spéciale on pourrait réduire considérablement la durée de la course. On peut d'ailleurs saisir la différence dans la durée du parcours que nous venons de mentionner par ce qu'à duré le transport des troupes sous le commandement de sir Garnet Wolseley en 1870 quand on a dû prendre deux mois, malgré la rapidité exigée par l'expédition, pour parcourir l'espace intermédiaire de 452 milles (727 kilomètres), de la tête du lac Supérieur à l'emplacement actuel de Winnipeg.

A l'époque actuelle, où sans compter le transport des voyageurs,

il se fait une proportion tellement considérable des affaires universelles par le moyen de communications postales, il est facile de concevoir quels avantages énormes peut rapporter le chemin de fer par la rapidité du transport dans le pays en général. Il ne faut pas non plus perdre de vue que par suite de l'aide apportée aux chemins de fer par les lignes télégraphiques et les autres accessoires, le reliaison entre les deux océans est presque instantané.

Les détails qui suivent se rattachant aux services des postes sont des plus importants : Si l'on prend pour point de départ l'année 1868, celle qui a suivi la Confédération, il y avait 3,638 bureaux de poste, et le nombre des lettres en circulation avait été de 18,100,000. En 1872, il y avait en Canada 4,135 bureaux, et le nombre de lettres et cartes-poste expédiées s'est élevé à 30,600,000, sans compter 24,400,000 journaux. A cette époque, on comptait dans le Manitoba et les territoires, 27 bureaux desservant une circulation de 80,000 lettres et cartes-poste, et dans la Colombie Britannique, 38 bureaux, avec une circulation de 160,000 lettres et cartes-poste et 150,000 journaux. En 1894, nous avions dans le Canada 8,666 bureaux ayant à pourvoir à la transmission de 130,840,000 lettres, cartes-poste et journaux. Nous comptons dans le Manitoba et les territoires 692 bureaux, avec une circulation de 8,845,000 lettres et cartes-poste et 1,300,000 journaux, pendant que dans la Colombie Britannique il existait 229 bureaux veillant à la circulation de lettres et cartes-poste atteignant le chiffre de 3,880,000 et d'un delà de 500,000 journaux.

On ne doit pas oublier quand on étudie l'histoire de la construction de ce grand chemin de fer, que le point de départ avait en vue des développements subséquents.

C'est dû à la construction de cette ligne s'il est devenu possible d'établir un service régulier à travers l'océan Pacifique entre un point de départ sur propriété britannique et le Japon, la Chine et l'Australie par une voie plus courte qu'aucune autre existante. Il ne faut maintenant que 11½ jours pour aller de Vancouver à Yokohama ; à Hong Kong, 19 jours, Sydney, 23 jours, et dans les cas spéciaux on peut diminuer considérablement cette durée du voyage.

En rapport avec les résultats obtenus par le gouvernement fédéral depuis la Confédération en 1867, on a fait une dépense pour la construc-